

[Gudiksen.]

fikken, der var dominerende her i Landet, og derfor maa vi fornuftigvis stille imod at bygge vore Veje med Henblik paa Lokaltrafikken, indrette vor Trafikplan, saa at Statsbaner, Privatbaner og Smaabiler kan fortsætte at besørge Trafikken til Gavn for Landet som Helhed. Men vi ved ikke noget om, hvad den højtærede Minister i Virkeligheden vil paa dette Omraade, om der ligger en samlet Trafikplan bag ved denne Lovgivning.

Jeg vil gerne sige om de smaa Lastvogne, at de er et Befordringsmiddel, der ikke kan undværes i Kommunerne, navnlig ikke under de Arbejdsforhold, vi har i Øjeblikket. Det er en mægtig stor Hjælp for Landbruget og Samfundet i dets Helhed at have disse smaa Lastvogne, og der maa derfor findes en Ordning, saa at vi kan have et fornuftigt Antal Lastvogne i alle Kommunerne til at besørge Trafikken; men som jeg har sagt før: jeg har ikke nogen stor Tro til de store Lastvogne. Man ser i disse Dage, at der sker Indførsel af store 8 Tons Lastvogne. Skal dette fortsætte uhemmet, vil vi snart have de gamle Trafikforhold fra 1939 tilbage, og derfor haster det med at faa samlet Plan og System i vore Trafikforhold, medens Trafikkapaciteten er saa langt nede, som den er nu. Trafikkapaciteten er nu efter Krigen saa lille, at Øjeblikket maa være inde til at søge at faa gennemført en samlet Trafikplan, saa at vi kan faa den billigst mulige Ordning for vort Land, en Ordning, der giver den bedst mulige Service i alle Forgreninger.

Tiden for 1939 viste tydeligt, at vi var ude i det rene Kaos trafikmæssig set med Underskud hos næsten alle Trafikarter, med et mægtigt Valutaforbrug paa ca. 100 Mill. Kr. aarlig alene til Biler, til Indførsel af Olie, Gummi og Vogne, som Samfundet slet ikke kunde være tjent med; de eneste, der efter min Mening bestemte denne Udvikling og drog Nytte deraf, var de store Bilkoncerner og Gummikoncerner, repræsenterende fremmed Kapital; det var i Virkeligheden dem, der bestemte den trafikale Udvikling her i Landet og slet ikke Lovgivningsmagten. Nu har Rigsdagen imidlertid en gunstig Lejlighed til at blive bestemmende med Hensyn til Trafikkens Kaar nu og ud i Fremtiden og tage Tøjlerne i sin Haand under Forudsætning af, at den højtærede Minister vil og kan være medvirkende hertil.

Den højtærede Minister har begyndt med at nedsætte et Trafikudvalg. Det skal jeg ikke kritisere, for saa vidt det bliver et meget hurtigt arbejdende Udvalg, for Sagen haster. Medens Trafikkapaciteten er saa

lille, som den er, er der den gunstigste Mulighed for at lægge den fremtidige Trafik i de rigtige Linier uden at genere nogen, men om Fremtidens Planer har vi, som sagt, ikke faaet fuld Besked fra den højtærede Ministers Side. I Dag har vi Lovforslaget om Tilskud til Privatbanerne til Behandling, et Forslag, som jeg hilser med stor Tilfredshed; i Morgen faar vi maaske et Lovforslag om Lufttrafikken. Det er imidlertid alt sammen stykkevis Lovgivning paa det trafikale Omraade, og selv om jeg maa erkende, at det behøver ikke at betyde Mangel paa en samlet Trafikplan hos Ministeren, vil jeg dog gerne spørge, om den højtærede Minister har en samlet Trafikplan bag sine enkelte Lovforslag.

Man skulde ikke tro, at det var strengt nødvendigt med et nyt Trafikudvalg. I 1933 nedsattes et Vejudvalg, som ikke var færdigt i 1936, da den store Trafikkommision blev nedsat. Senere har vi haft Vejkommisionen, hvor daværende Trafikminister Gunnar Larsen prøvede at lade Storingeniørkredse føre en Vejlovgivning efter deres Hovede frem. Amtsraadsforeningen holdt imidlertid et Møde i Odd Fellowpalæet, vistnok i 1943, og her sagde alle Amter i Landet rent ud, at de ikke ønskede at give det lokale Amtsstyre fra sig til Fordel for et centraliseret Styre i København.

Senere er der af de danske Transportorganisationer nedsat et Trafikudvalg, som har afgivet Betænkning og deri foreslaaet mange gode Ting, som jeg kan give min Tilslutning, navnlig Forslaget om Amtstrafiknævn, som anbefales for at have mere Føling og Haand i Hanke med det lokale Trafikbehov i alle Egne, en Opgave, som aldrig kan løses blot nogenlunde tilfredsstillende fra en samlet Centralledelse i København. Jeg er derimod ikke enig med Udvalget i, at Statsdrift af Privatbanerne vilde være heldig. Det vilde navnlig komme til at gaa ud over den lokale Service. Det har vi i Dag tydeligt Bevis for paa Statens sekundære Baner — tænk blot paa Aalestrup—Viborg-Banen. Her vilde et udvidet Amtsstyre, ogsaa af en Del af Statens Sidelinier, efter min Formening være baade billigere og bedre, hvad jeg ogsaa gerne vil henlede den højtærede Ministers Opmærksomhed paa.

Den højtærede Minister har yderligere haft endnu et Trafikudvalg siddende, saa man skulde egentlig tro, at Spørgsmaalet om, hvilken Trafikplan der vilde være bedst egnet for vort Land og mest økonomisk alt taget i Betragtning, snart maatte være